Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5731**
16. Wahlperiode 20. 06. 2007

Antrag

der Abgeordneten Laurenz Meyer (Hamm), Dirk Fischer (Hamburg), Eckhardt Rehberg, Enak Ferlemann, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Ulrich Adam, Veronika Bellmann, Otto Bernhardt, Carl-Eduard von Bismarck, Antje Blumenthal, Klaus Brähmig, Monika Brüning, Gitta Connemann, Alexander Dobrindt, Anke Eymer (Lübeck), Dr. Hans Georg Faust, Hartwig Fischer (Göttingen), Axel E. Fischer (Karlsruhe-Land), Dr. Maria Flachsbarth, Erich G. Fritz, Jochen-Konrad Fromme, Dr. Michael Fuchs, Dr. Reinhard Göhner, Reinhard Grindel, Michael Grosse-Brömer, Ernst Hinsken, Robert Hochbaum, Klaus Hofbauer, Franz-Josef Holzenkamp, Susanne Jaffke, Bartholomäus Kalb, Hans-Werner Kammer, Jürgen Klimke, Dr. Rolf Koschorrek, Eckart von Klaeden, Hartmut Koschyk, Thomas Kossendey, Dr. Martina Krogmann, Dr. Hermann Kues, Andreas G. Lämmel, Ingbert Liebing, Wolfgang Meckelburg, Dr. Angela Merkel, Dr. h. c. Hans Michelbach, Dr. Eva Möllring, Carsten Müller (Braunschweig), Bernd Neumann (Bremen), Franz Obermeier, Henning Otte, Rita Pawelski, Ulrich Petzold, Dr. Joachim Pfeiffer, Ronald Pofalla, Dr. Heinz Riesenhuber, Dr. Norbert Röttgen, Albert Rupprecht (Weiden), Georg Schirmbeck, Dr. Ole Schröder, Christian Freiherr von Stetten, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Andrea Astrid Voßhoff, Marcus Weinberg, Karl-Georg Wellmann, Dagmar Wöhrl, Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer
und der Fraktion der CDU/CSU
sowie der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Margrit Wetzel, Dr. Rainer Wend, Gerd Andres, Nils Annen, Doris Barnett, Dr. Hans-Peter Bartels, Klaus Barthel, Sören Bartol, Dr. Axel Berg, Ute Berg, Kurt Bodewig, Clemens Bollen, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Dr. Michael Bürsch, Edelgard Bulmahn, Christian Carstensen, Martin Dörmann, Garrelt Duin, Karin Evers-Meyer, Annette Faße, Rainer Fornahl, Sigmar Gabriel, Monika Griefahn, Gabriele Groneberg, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Hubertus Heil, Rolf Hempelmann, Petra Heß, Gabriele Hiller-Ohm, Iris Hoffmann (Wismar), Klaas Hübner, Johannes Kahrs, Christian Kleiminger, Hans-Ulrich Klose, Rolf Kramer, Ernst Kranz, Volker Kröning, Christian Lange (Backnang), Gabriele Lösekrug-Möller, Dirk Manzewski, Lothar Mark, Caren Marks, Dr. Matthias Miersch, Gesine Multhaupt, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Heinz Paula, Dr. Wilhelm Priesmeier, Dr. Carola Reimann, Sönke Rix, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Ortwin Runde, Heinz Schmitt (Landau), Olaf Scholz, Dr. Martin Schwanholz, Rita Schwarzelühr-Sutter, Joachim Stünker, Dr. Rainer Tabillion, Jörn Thießen, Franz Thönnes, Jörg Vogelsänger, Hedi Wegener, Petra Weis, Andrea Wicklein, Engelbert Wistuba, Dr. Wolfgang Wodarg, Heidi Wright, Manfred Zöllmer, Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD

Für eine zukunftsgerichtete europäische Meerespolitik

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag nimmt zum Grünbuch der Europäischen Kommission „Für eine künftige Meerespolitik der EU“ wie folgt Stellung und bittet seinen Präsidenten, den Beschluss als Beitrag des Deutschen Bundestages zum Konsultationsverfahren an den Präsidenten der Europäischen Kommission zu übermitteln:

Die Europäische Kommission hat im Juli 2006 ein umfangreiches Grünbuch zur künftigen Meerespolitik der Europäischen Union (EU) vorgelegt. Der Konsultationsprozess zu diesem Grünbuch läuft bis Ende Juni 2007; Mitgliedstaaten, Nichtregierungsorganisationen sowie Bürgerinnen und Bürger sind aufgefordert, sich an der Diskussion über die Ausgestaltung der zukünftigen Meerespolitik zu beteiligen.

Das Grünbuch der Kommission „Die künftige Meerespolitik der EU“ zeigt Wege auf, wie sich die Europäische Union durch einen integrierten Ansatz bestmöglich den künftigen meeres- und küstenbezogenen Herausforderungen stellen kann.

Eine integrierte Meerespolitik in der EU erscheint in besonderer Weise geeignet, die Ziele der Lissabon-Strategie – die EU bis zum Jahr 2010 zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasierten Wirtschaftsraum der Welt zu entwickeln – mit den ergänzenden Zielen der Räte von Göteborg und Den Haag – soziale Gerechtigkeit, Schutz der Umwelt und internationale Verantwortung – zu verbinden und diese umzusetzen.

Bisher isoliert betrachtete Bereiche wie Schifffahrt, Fischerei, Meeresschutz, Offshore-Energie und die Entwicklung der Küstenbereiche müssen im Zusammenhang betrachtet werden. Dann wird klar, dass der maritime Bereich einen bedeutenden Pfeiler der europäischen Volkswirtschaft darstellt. Deutschland lebt von seinem erfolgreichen Außenhandel. Mit über 54 Mrd. Euro Gesamtumsatz hat die deutsche maritime Wirtschaft erneut einen ganz wesentlichen Beitrag zur Rolle Deutschlands als Exportweltmeister geleistet. Das verdeutlicht, dass die maritime Wirtschaft von herausragender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort ist. Neben dem großen ökonomischen Wert des Schiffbaus und der Schifffahrt gibt es eine Vielzahl wichtiger maritimer Sektoren wie die Meerestechnik mit sehr großen Wachstums- und Beschäftigungsperspektiven – Bereiche, in denen Forschung und Innovation in Zukunft eine immer bedeutendere Rolle spielen werden. Besondere Chancen eröffnen sich hier im Bereich der Energiegewinnung, der Nutzung mariner Wirkstoffe z. B. in der Medizin oder im Bereich der Blauen Biotechnologie.

Diese Funktionen können die Meere auch in Zukunft nur wahrnehmen, wenn wir sie mit ihrer Vielfalt für kommende Generationen erhalten. Deshalb geht es bei der künftigen Meerespolitik der EU sowohl um die Nutzung der Meere als auch um ihren Schutz. Hier sind die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass im Bereich der maritimen Wirtschaft von einer nachhaltigen Entwicklung gesprochen werden kann.

Vor dem Hintergrund des rasant fortschreitenden Klimawandels kommt dem Grünbuch zur Meerespolitik eine besondere Bedeutung zu. Die Weltmeere bestimmen maßgeblich das Klima auf der Erde. Schon heute zeigt sich aber deutlich, dass die natürlichen Funktionsketten der Weltmeere stark vom globalen Klimawandel beeinträchtigt werden. Die Meeresumwelt und die Lebensbedingungen in den Küstenregionen verändern sich merklich. Die Erwärmung des Meerwassers hat schwer wiegende Auswirkungen auf die Meeresökologie. Die daraus resultierende und bereits nachgewiesene Versauerung der Meere zieht eine schwer wiegende Beeinträchtigung der Meeresökologie nach sich. Der Meerespolitik muss deshalb im aktiven Klimaschutz ein besonderer Platz eingeräumt werden.

Die Europäische Konferenz zur künftigen Meerespolitik der EU vom 2. bis 4. Mai 2007 in Bremen hat sehr richtig gezeigt, dass vor dem Hintergrund des fortschreitenden Klimawandels ein entschlossenes und vorausschauendes Handeln notwendig ist. Der Schutz der Meere stellt einen Wert an sich dar, den es zu bewahren gilt. Deutschland hat sich zudem als Unterzeichner internationaler und regionaler Umwelt- und Meeresschutzabkommen zum Schutz der Meeresumwelt verpflichtet. Der Einrichtung von Meeresschutzgebieten kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.

Zwar können die Folgen des Klimawandels durch die Einrichtung von Meeresschutzgebieten nicht unmittelbar aufgehalten werden; aber diese können dazu dienen, die Widerstandskraft des Ökosystems Meer zu stärken. Auf internationaler Ebene hat sich Deutschland bei dem Übereinkommen über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity/CBD) auf die Einrichtung eines Netzwerkes von Meeresschutzgebieten bis 2012 verpflichtet. Die Unterzeichner der Oslo-Paris-Kommission zum Schutz des Nordostatlantiks (OSPAR) sowie die Helsinki-Kommission zum Schutze der Ostsee (HELCOM) haben sich dieses Ziel bis 2010 gesetzt.

Nur gesunde Meere können Quelle für Ernährung, Wohlstand und Beschäftigung sein. Ziel einer integrierten Meerespolitik ist der Schutz der Meere mit Blick auf eine wirtschaftliche Nutzung der Meeresressourcen, aber auch der Erhalt ökologisch intakter Meere als Wert an sich. Kurz-, mittel- und langfristige Interessen müssen deshalb aufeinander abgestimmt werden.

Eine integrierte Meerespolitik der EU muss allerdings die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit beachten. Ein neuer politischer Ansatz ändert nichts an der bestehenden Kompetenzordnung zwischen der EU und den Mitgliedstaaten. Politik kann bereits jetzt auf unterschiedlichen Ebenen mit verschiedenen Instrumenten agieren. Dies können nationale Maßnahmen sein, aber auch bilaterale und regionale Kooperationen bis hin zu gemeinsamen Initiativen in internationalen Organisationen.

I. Grundsatz und Ziele einer europäischen Meerespolitik

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

- In der Europäischen Union haben 22 Mitgliedstaaten Zugang zum Meer. Die Grenzen der EU bestehen zu zwei Dritteln aus Küsten. Von den 68 000 Kilometern Küstenlänge entfallen 2 400 Kilometer auf Deutschland.
- Die maritime Industrie und die maritimen Dienstleistungen (ohne Öl, Gas oder Fisch) erbringen 3 bis 5 Prozent der Wertschöpfung in der Europäischen Union. Insgesamt 40 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) innerhalb der EU werden an den Küsten erwirtschaft.
- Die maritime Wirtschaft in Deutschland zählt mit 400 000 Beschäftigten und einem Umsatzvolumen von mehr als 54 Mrd. Euro zu den wichtigsten und fortschrittlichsten Wirtschaftszweigen in Deutschland.
- Rund 95 Prozent des interkontinentalen Warenhandels erfolgen über den Seeweg. Der internationale Handel wächst doppelt so stark wie das weltweite BIP.

2. Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die Zielsetzung der EU, eine integrierte und nachhaltige europäische Meerespolitik zu entwickeln und weitreichende Zusammenhänge zwischen Bereichen wie maritime Wirtschaft, Seeverkehr, Küstenschutz, Offshore-Energie, Fischerei oder Meeresumwelt herzustellen sowie die Ziele der Lissabon-Strategie mit den Zielen der sozialen Gerechtigkeit und des Schutzes der

Umwelt zu verbinden. Hierin liegen Chancen für ein Wachstum der maritimen Wirtschaft und neue Beschäftigungsperspektiven;

- die gleichrangige Verankerung der Unterstützung einer wettbewerbsfähigen maritimen Wirtschaft, die Förderung maritimer Forschung und den Schutz der Meeresumwelt. Auf diese Weise können Reibungsverluste vermieden sowie Synergieeffekte erreicht werden, die in der Folge zu Kosteneinsparungen und Beschäftigungszuwachs führen können;
- dass die Meeresforschung als eine der wichtigsten Säulen einer künftigen europäischen Meerespolitik bezeichnet wird;
- den Einsatz der Bundesregierung auf der Europäischen Konferenz in Bremen für das Vorhaben, nach Ende des Konsultationsprozesses zu einer schnellen Umsetzung der im Grünbuch gesetzten Ziele zu kommen und zeitnah einen Europäischen Aktionsplan mit konkreten Umsetzungsmaßnahmen vorzulegen.

3. Der Deutsche Bundestag befürwortet,

- dass Politikfelder wie die gemeinsame Fischerei-, die Agrar- und die Umweltpolitik in ihren Wirkungen auf die Meerespolitik stärker einbezogen werden;
- dass ein effizientes europäisches maritimes Beobachtungs- und Datennetzwerk als Kommunikationsplattform geschaffen wird, das auf bestehenden nationalen und europäischen Strukturen aufgebaut und mit dem die Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Dienste sowie der Bereiche Forschung und Wirtschaft gefördert werden kann und durch das die Kompatibilität der Datenerfassungs- und -auswertungssysteme gewährleistet wird;
- dass eine Integration globaler meerespolitischer Ziele in die europäische Außenpolitik und die Entwicklungszusammenarbeit erfolgt. Dabei sind der Dialog zum Europäischen Nachbarschafts- und Partnerschaftsinstrument (ENPI) sowie die Politik der Nördlichen Dimension ebenso wichtige Instrumente wie die Zusammenarbeit im Rahmen der internationalen Organisationen, mit der Russischen Föderation und weiteren Drittstaaten;
- dass es durch Vorlage eines Europäischen Aktionsplans, in dem die einzelnen Vorschläge strukturiert, gewichtet und priorisiert werden, zu einer schnellen Umsetzung der im Grünbuch zur Meerespolitik genannten Ziele kommt. Ein solcher Aktionsplan muss konkrete ökonomische Zielgrößen und ökologische Qualitätsziele festlegen sowie eine Kostenabschätzung geplanter Maßnahmen enthalten;
- dass eine systematische und konkrete Darstellung zu erwartender positiver Effekte der integrativen EU-Meerespolitik mit einer Kosten-/Nutzenbetrachtung erfolgt und eine entsprechende Studie durch die Europäische Kommission in Auftrag gegeben wird;
- dass sich die künftige europäische Meerespolitik am Grundsatz der Subsidiarität ausrichtet. Nur in begründeten Ausnahmefällen sollte eine Verlagerung der Kompetenz auf die EU-Ebene erfolgen;
- dass notwendige inhaltliche und administrative Vorgaben durch die EU-Meerespolitik auf den notwendigen Umfang beschränkt werden. Die Gestaltungs- und Handlungsspielräume auf regionaler und nationaler Ebene müssen erhalten bleiben;
- dass die existierenden Potentialanalysen zu maritimer Wirtschaft und Beschäftigung fortgeschrieben werden.

II. Beitrag der EU-Meerespolitik zur Zukunft der maritimen Wirtschaft

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

- Meere und Küstenregionen haben ein beträchtliches Potential mit Blick auf wirtschaftliches Wachstum und Beschäftigung. Das gilt vor allem für Bereiche wie Schiffbau, Seeverkehr, Tourismus und Offshore-Technologie.

2. Der Deutsche Bundestag begrüßt

- den Grundsatz der Europäischen Kommission, dass wirtschaftliche Effizienz von Seeverkehr und Häfen entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit Europas in einer globalisierten Welt ist;
- dass die Europäische Union verstärkt maritime Infrastrukturkosten mitfinanzieren will;
- dass das Grünbuch zur Meerespolitik die Bedeutung leistungsfähiger, an die Europäischen Verkehrsnetze (TEN) angeschlossener Häfen für die Hafenaktivitäten in der Gemeinschaft betont;
- die Wirksamkeit von umfassenden Marktinformationen und Programmen, die geeignet sind, Innovationen und technologische Entwicklungen zu unterstützen. Die Initiative LeaderSHIP 2015 hat gezeigt, dass mit aktiver Beteiligung der Wirtschaft die Wettbewerbsfähigkeit der Schiffbauindustrie gesichert werden kann;
- dass die EU dem Ausbau technologischer Spitzenpositionen auch weiterhin hohe Aufmerksamkeit schenken will.

3. Der Deutsche Bundestag befürwortet

- faire Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Seehäfen bei der anstehenden Vorbereitung des EU-Aktionsplans zur Meerespolitik im Hinblick auf die künftige europäische Seehafenpolitik;
- die Herstellung finanzieller Transparenz und in Beihilfefragen die Einführung von Beihilfeleitlinien;
- die Schaffung verlässlicher Rahmenbedingungen für die seewärtigen Zufahrten und die Hinterlandverbindungen der Häfen, die die Zukunft der Hafenwirtschaft sichern und eine Anpassung an die Erfordernisse der Globalisierung ermöglichen;
- dass auf OECD-Ebene ein verbindliches Regelwerk zur Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen im Weltschiffbau etabliert, fortgesetzt und die Einhaltung internationaler Regeln zum Schutz des geistigen Eigentums durchgesetzt werden;
- dass entsprechend der Bedeutung der Hafenwirtschaft und des Seeverkehrs als Schlüsselbindeglied zwischen dem europäischen Binnenmarkt und dem Weltmarkt den Fragestellungen der Hafenwirtschaft, des Transports und der Logistik ein gesondertes Kapitel im Aktionsplan eingeräumt wird;
- dass die Vernetzung bestehender maritimer Cluster durch Transparenz und Information auf EU-Ebene gefördert wird;
- sich in den EU-Gremien für eine Harmonisierung der Rückflaggungspolitik in der Gemeinschaft einzusetzen;
- dass Interdependenzen zu Direktiven und Strategiepapieren des Transportsektors, wie zu den Transeuropäischen Netzen, dem Weißbuch Verkehr, der Mitteilung der Europäischen Kommission zur Güterverkehrslogistik in Europa sowie zu dem eingeleiteten Konsultationsprozess zur Zukunft der

europäischen Hafenpolitik hergestellt werden. Der Kohärenz des Grünbuchs mit anderen Regelwerken und Dokumenten der EU-Kommission sollte größeres Augenmerk geschenkt werden;

- dass die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Wasserstraße sowie intermodale Verkehrssysteme weiter gefördert werden. In diesem Zusammenhang besteht die Notwendigkeit, dass die Verfahren zur Umsetzung der Strategien „Motorways of the Sea“ und „Short Sea Shipping“ von bürokratischen Hemmnissen befreit werden;
- dass der bedarfsgerechte Ausbau und die laufende Unterhaltung der wirtschaftsorientierten maritimen Infrastruktur sichergestellt werden und die Hinterlandanbindungen der Häfen, insbesondere über die Schiene, in den Förderprioritäten der Transeuropäischen Verkehrsnetze stärkere Berücksichtigung finden;
- dass es keine europäische Politik der Konzentration auf wenige „mainports“ gibt;
- dass die Wettbewerbsfähigkeit des Küstentourismus gestärkt wird und integrierte Konzepte für das Qualitätsmanagement und die Anpassung der vorhandenen Infrastruktur gefördert werden;
- dass gemeinsam mit den Mitgliedstaaten, Regionen, kommunalen Behörden sowie der Tourismuswirtschaft sichergestellt wird, dass der Tourismussektor so weit wie möglich von den EU-Finanzinstrumenten profitiert und bei der Planung der ihn betreffenden Projekte berücksichtigt wird;
- dass bereits bestehende Wirtschaftssektoren sowie die Entwicklung von Bereichen, die über ein erhebliches Wachstums- und Beschäftigungspotential verfügen, konkrete Unterstützung erfahren. Einer langfristig ausgerichteten, dem Nachhaltigkeitsgedanken Rechnung tragenden Technologieförderung kommt hierbei besondere Bedeutung zu. Zu diesem Zweck sollte die Europäische Kommission die Einführung einer Technologiefolgenabschätzung als Bestandteil öffentlich geförderter maritimer Innovationen und Forschungsvorhaben prüfen. Besonderen Förderbedarf sieht der Deutsche Bundestag in den Bereichen innovativer Schiffbau, Seeverkehr, Hafenwirtschaft, Logistik, bei der Erzeugung regenerativer Energien und der Erforschung neuer Energiequellen, in den Bereichen Küsten- und Kreuzfahrttourismus, ökologisch verträgliche Aquakultur sowie Blaue Biotechnologie und Meeresbergbau;
- dass ein Ausbau der nachhaltigen Aquakultur, insbesondere durch Modellprojekte, erfolgt, um den Fischereiaufwand zu begrenzen und in küstennahen Regionen zur Schaffung von neuen Arbeitsplätzen beizutragen.

III. EU-Meerespolitik als Beitrag für nachhaltige Beschäftigung

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

- Das Grünbuch Meerespolitik stellt fest, dass die Zahl der europäischen Seeleute rückläufig ist. Die Seeschifffahrt benötigt jedoch eine ausreichende Zahl gut ausgebildeter Seeleute für See- und Landarbeitsplätze wie Offiziere, Lotsen, Ingenieure, Sicherheitsinspektoren und Ausbilder. Maritime Ausbildung muss ein hohes Niveau vermitteln, das den Absolventen vielfältige Beschäftigungsmöglichkeiten eröffnet und die Mobilität zwischen den Sektoren fördert. Hier bestehen rechtliche Hindernisse und Hemmnisse durch einzelstaatliche Regelungen, die abgebaut werden sollten.

2. Der Deutsche Bundestag befürwortet

- eine Verbesserung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen im internationalen Seeverkehr. In diesem Sinne sollte die Ratifizierung des im Februar 2006 von der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) angenommenen Übereinkommens über Arbeitsnormen im Seeverkehr zügig vorgenommen werden;
- dass die Ausbildung und Attraktivität der maritimen Berufe verbessert und eine umfassende Ausbildungs- und Qualifizierungsinitiative gestartet werden. In diesem Zusammenhang sollte sich die Europäische Kommission auf der Ebene der International Maritime Organization (IMO) für eine Erhöhung der Ausbildungsstandards einsetzen und die maritime Ausbildung fördern und die Vernetzung der nationalen Ausbildungsprogramme auf EU-Ebene unterstützen;
- dass die Tarifpartner für eine angemessene Entlohnung und gute Arbeitsbedingungen der Beschäftigten insbesondere auf See sorgen;
- dass europäische See- und Landarbeitsplätze vorrangig mit EU-Staatsbürgern besetzt werden;
- dass die von einer Arbeitsgruppe aus ILO und IMO erarbeiteten Leitlinien bezüglich der Behandlung von Seeleuten nach einem Unfall auf See, der zügigen Untersuchung von Seeunfällen und der Heimschaffung oder Wiedereinschiffung von Seeleuten nach Seeunfällen verstärkt Beachtung bei den Mitgliedstaaten finden.

IV. Die Bedeutung der Meeresumwelt für die nachhaltige Nutzung unserer Meeresressourcen

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

- Mit der Vorlage der thematischen Strategie für den Schutz und die Erhaltung der Meeresumwelt sowie der darauf fußenden Meeresstrategie-Richtlinie ist 2005 der Grundstein für eine sektorübergreifende Politik mit einem ökosystemaren Schutzkonzept für die Meeresumwelt gelegt worden. Ziel ist es, in den europäischen Meeresgewässern bis zum Jahr 2021 einen guten Umweltzustand zu erreichen. Vor diesem Hintergrund kommt dem Grünbuch zur Meerespolitik, dessen Umweltsäule die Meeresstrategie-Richtlinie bilden soll, eine besondere integrative Bedeutung zu.
- Schon heute zeigt sich deutlich, dass die natürlichen Funktionsketten der Weltmeere stark vom globalen Klimawandel beeinträchtigt werden. Die Meeresumwelt und die Lebensbedingungen in den Küstenregionen verändern sich merklich. Mit der Erwärmung des Meerwassers gehen zugleich schwer abschätzbare Auswirkungen auf die Meeresökologie einher. Der Meerespolitik muss deshalb im aktiven Klimaschutz ein besonderer Platz eingeräumt werden. Der Schutz der Meere stellt einen Wert an sich dar, den es zu bewahren gilt.
- Zum Schutz der Meere bedarf es einer eingehenden Analyse und Bewertung des Umweltzustandes der Meere sowie der Belastungen, denen sie ausgesetzt sind, einschließlich darauf aufbauender Überwachungsprogramme für die laufende Beurteilung des Umweltzustandes.

2. Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die durch die Europäische Kommission hervorgehobene Bedeutung der Meeresumwelt und den ökosystemaren Ansatz einer integrierten Meerespolitik;

- die Anerkennung der Bedeutung unserer Meere und ihrer Ökosysteme als reichhaltiges Naturerbe und natürliche Lebensgrundlage, damit sie für eine nachhaltige Nutzung auch für zukünftige Generationen erhalten bleiben;
- die Vorlage der EG-Meeresstrategie-Richtlinie mit dem Ziel, einen guten ökologischen Zustand der europäischen Meere bis 2021 zu erreichen;
- die Klimaschutzziele, die der Europäische Rat im März 2007 gebilligt hat;
- die Mitteilung der Europäischen Kommission über die Verwirklichung der Nachhaltigkeit im Fischereisektor der EU mit Hilfe des Konzepts, dauerhaft einen möglichst hohen und nachhaltigen Ertrag zu erzielen;
- die umfassende Kartierung des Meeresbodens. In diesem Zusammenhang wird auf die in Deutschland durchgeführten Projekte „Sensitivkartierung Ostsee“ und „Sensitivkartierung Nordsee“ hingewiesen.

3. Der Deutsche Bundestag befürwortet

- eine Ausgestaltung der Meeresstrategie-Richtlinie, die ihrer Funktion als Umweltsäule einer integrierten europäischen Meerespolitik nicht entgegensteht und der Verzahnung mit anderen maritimen Politiken ausdrücklich Rechnung trägt;
- die zügige Vorlage einer Definition des „guten Umweltzustandes“, auf deren Grundlage an der weiteren Ausarbeitung der zukünftigen europäischen Meerespolitik und des Meeresschutzes gearbeitet werden kann;
- dass eine Analyse und Bewertung des Mehrwertes von wirksamen Maßnahmen zum Meeresschutz und der erforderlichen Meeresforschung unternommen wird und eine entsprechende Studie durch die Europäische Kommission in Auftrag gegeben werden. Diese Studie sollte – ähnlich der Kostenanalyse des „Stern-Reports“ zu Folgen und Kosten des Klimawandels – auch die Folgekosten einer Unterlassung von Maßnahmen berücksichtigen;
- dass notwendige umweltrelevante Übereinkommen der IMO ratifiziert werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass internationale Lösungen nicht durch europäische Einzellösungen konterkariert werden;
- die Errichtung von gut verwalteten Netzwerken der Meeresschutzgebiete;
- dass die weltweit wachsende Verlärmung der Meeresgebiete mit ihren noch nicht absehbaren Folgen insbesondere für die marinen Säugetiere besser erforscht und verringert wird;
- dass der internationale Schiffsverkehr mittelfristig in den Emissionshandel einbezogen wird und im Rahmen der IMO eine weltweite Lösung gefunden wird, die gewährleistet, dass auch Frachter, Tanker und Kreuzfahrtschiffe, die nicht unter der Flagge eines EU-Staates fahren, beim Anlaufen eines EU-Hafens entsprechende Zertifikate vorweisen müssen;
- dass in der Schifffahrt für innovative Techniken zur Vermeidung von Emissionen günstige Rahmenbedingungen geschaffen werden. Hierzu gehören insbesondere umweltfreundliche Schiffsmotoren, innovative Schiffstreibstoffe und -antriebe sowie der Einsatz von Diesel statt Schweröl;
- dass Abkommen zur Untersagung der Entsorgung von Abfällen in Meeren wirksam kontrolliert und gegebenenfalls ergänzt werden;
- dass Mittel aus dem EU-Fischereifonds zur umweltverträglichen Umrüstung von Fischereifahrzeugen verwendet werden, wobei hierdurch jedoch keine Ausweitung der Fangkapazitäten herbeigeführt werden darf;

- dass die Einhaltung der Fangquoten und der sonstigen Regelungen im Interesse eines nachhaltigen Fischereisektors in allen Mitgliedstaaten wirksam überwacht und Verstöße scharf geahndet werden. In diesem Zusammenhang sollte eine enge Verzahnung mit der gemeinsamen Fischereipolitik erfolgen;
- ein Verbot von Fischereipraktiken, die die marinen Ökosysteme dauerhaft schädigen bzw. zerstören (wie einige Formen der Grundschleppnetz-Fischerei) und den verstärkten Einsatz für den Schutz des Ökosystems in der Tiefsee;
- dass ein europäisches marines Monitoring- und Datennetzwerk aufgebaut wird, welches auf bestehenden Strukturen basiert und in das die vorhandenen europäischen Einrichtungen und Systeme sowie auch Anrainer-Drittstaaten einzubeziehen sind.

V. Beitrag der EU zur Verbesserung der Sicherheit auf den Meeren

1. Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die Verstärkung von Rechtsvorschriften und Maßnahmen der EU für mehr Sicherheit im Seeverkehr in der Folge von Tankerunfällen in den Jahren 1999 und 2002 („Erika“ und „Prestige“);
- das Verbot und die schrittweise Stilllegung von Einhüllen-Tankern sowie die Einführung strengerer Vorschriften zur Überwachung und zu Kontrollen in den Häfen;
- das Bemühen der EU, alle Mitgliedstaaten zur Einrichtung von Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot anzuhalten (Notliegeplätze);
- die Bereitschaft der EU, das Potential der Risikoanalyse als Instrument der Politikgestaltung zu nutzen und dazu koordinierende Maßnahmen der EU-Gremien einzuleiten, um insbesondere den Informationsfluss über den Schiffsverkehr und Vorfälle auf See zu verbessern;
- die Unterstützung der EU für die Mitgliedstaaten bei der International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F), zur Ratifizierung der ILO-Konvention 185 und des Konsolidierten Seearbeitsübereinkommens vom Februar 2006.

2. Der Deutsche Bundestag befürwortet,

- insbesondere durch eine verstärkte Zusammenarbeit mit der Russischen Föderation den Einsatz von Einhüllen-Tankern von und nach Russland zu reduzieren. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Kadetrinne, für die eine Lotsenpflicht eingeführt werden sollte;
- den Fortbestand der nationalen Hoheit der Mitgliedstaaten bezüglich der Notliegeplätze. Ein von der EU zu schaffender rechtlicher Rahmen sollte sich lediglich auf die Lösung von Konflikten in Grenzzonen zwischen Mitgliedstaaten beschränken;
- dass feste Seerouten für Öltanker und andere Schiffe mit gefährlicher Ladung ausgewiesen werden und dass die Einführung einer Lotsenannahmepflicht in sensiblen Verkehrsbereichen geprüft wird, um mehr Sicherheit auf See zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang wird auf die Notwendigkeit zur Verbesserung der Überwachung durch die Nutzung von Weitbereichradaren und automatischen Identifikationssystemen sowie Galileo und die Notwendigkeit der Forschung und Entwicklung in diesem Bereich hingewiesen;
- den Verzicht auf eine Ausweitung der Geltungsbereiche auf erweiterte Hafengebiete und eine Ausweitung der Kontrolle auf die gesamte Lieferkette;

- dass eine Übertragung der Kontrollbefugnisse des Flaggenstaates auf Hafen- oder Küstenstaaten zur Bekämpfung von Drogen- und Menschenhandel sowie Schmuggel von Massenvernichtungswaffen verhindert werden. Eine Vermischung von Hafenstaatkontrollaufgaben mit Verteidigungs- und Polizeiaufgaben ist zu vermeiden;
- eine umfassende Machbarkeitsstudie „Europäische Küstenwache“ hinsichtlich der Kosten und des Nutzens für die Mitgliedstaaten.

VI. EU-Meerespolitik – Grundsätze und Leitbilder für die Raumordnung und die Nutzungen im Bereich der Meere und Küstenregionen

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest,

- dass die Raumordnung ein wichtiges Instrument zum integrierten Ausgleich der verschiedenartigen und teils konkurrierenden Anforderungen an die Meere und Küstenregionen darstellt und ein nachhaltiges Ressourcenmanagement in diesen Bereichen ermöglicht;
- dass die unterschiedlichen Nutzungsansprüche im Küsten- und Meeresbereich zu einem erhöhten Koordinierungsbedarf führen.

2. Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die Einführung eines Integrierten Küstenzonenmanagements (IKZM),
- die Entwicklung von Frühwarnsystemen,
- eine Bestandsaufnahme der Risikominderungskonzepte und -maßnahmen unter Einbeziehung der Küstenschutzmechanismen in den Mitgliedstaaten,
- die fortgesetzte Bereitstellung von Fördermitteln aus Gemeinschaftsfonds für den Hochwasserschutz.

3. Der Deutsche Bundestag befürwortet,

- dass die inhaltlichen und administrativen Vorgaben durch die EU-Meerespolitik auf den notwendigen Umfang beschränkt und Gestaltungs- und Handlungsspielräume auf regionaler und nationaler Ebene erhalten werden;
- dass die Europäische Kommission die regionalen und nationalen Akteure bei der Umsetzung der nationalen IKZM-Strategien als Ansatz integrierter Meerespolitik unterstützt, da Raumplanung und Integriertes Küstenzonenmanagement vorrangig lokal und regional durchgeführt werden;
- dass im Rahmen der künftigen EU-Meerespolitik europäisch verbindliche Ziele und Verfahren zur Lösung von Nutzungskonflikten entwickelt und vereinbart werden, um rationale, an den ökonomischen und ökologischen Realitäten orientierte Entscheidungen zu gewährleisten;
- dass die Entflechtung raumbezogener Ziele und Nutzungskonflikte zwischen wirtschaftlichen Aktivitäten, insbesondere dem Küstentourismus, einerseits und dem Schutz der Meeresumwelt andererseits durch die Festlegung prioritärer Nutzungen in geografisch definierten Teilregionen erfolgt; zu prüfen ist im Einzelfall, ob der maritimen Wirtschaft Vorrang eingeräumt werden kann, wenn wirtschaftlich tragfähige Alternativen nicht zur Verfügung stehen und keine dauerhaften, gravierenden ökologischen Schäden zu erwarten sind;
- dass ein Datenbankkataster auf europäischer Ebene eingerichtet wird. Die Initiative INSPIRE wird unterstützt.

VII. Rahmenbedingungen für eine europäische Meerespolitik

Der Deutsche Bundestag befürwortet,

- dass die Kriterien zur Schaffung einfachen Gemeinschaftsrechts auch bei der integrierten Meerespolitik Anwendung finden;
- dass die EU den weltweiten Rechtsrahmen, insbesondere im Bereich der Schifffahrt, beachtet und dass bei Rechtsetzungsvorhaben geprüft wird, ob ein internationales Vorgehen eine höhere Zielerreichung gewährleistet;
- das Ziel der EU-Kommission, Rechtsvorschriften mit widersprüchlichen Auswirkungen zu korrigieren,
- dass eine effiziente Verknüpfung der sektoralen Fachpolitikbereiche mit der für die Querschnittsaufgabe „Meerespolitik" zuständigen Generaldirektionen sichergestellt wird;
- dass die Europäische Union Fördermittel für die integrierte Meerespolitik gebündelt zur Verfügung stellt;
- dass eine Aufstellung aller bestehenden Förderprogramme und Finanzierungshilfen vorgelegt wird und geprüft wird, inwieweit eine Anpassung der Förderziele notwendig ist;
- dass bei der Erörterung der Frage, wie die besonderen Belastungen bestimmter Küstenregionen bei der Aufteilung der EU-Finanzmittel auf die Regionen zu berücksichtigen sind, die hohen Aufwendungen des Bundes und der Küstenländer für die maritime Notfallvorsorge, die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen und den Erhalt der biologischen Vielfalt in Zukunft stärker Beachtung finden.

VIII. Integrierte Meeresforschung

1. Der Deutsche Bundestag begrüßt,

- dass die EU mit ihrem Grünbuch zur Meerespolitik eine Strategie des gezielten Auf- und Ausbaus der maritimen Forschung im umfassenden Sinne verfolgt, die die verschiedenen Teilbereiche miteinander vernetzt, langfristig angelegte Forschungspläne ermöglicht und fördert, die Internationalisierung der Forschung vorantreibt und den Transfer von Forschung zu Wirtschaft und Umweltschutz intensivieren will;
- dass die Europäische Kommission im Kontext des derzeit gültigen 7. Europäischen Forschungsrahmenprogramms in ihren strategischen Zielen für 2005 bis 2009 die Meeresforschung als eine der wichtigsten Säulen der künftigen Meerespolitik der EU benannt hat;
- dass die EU das Problem einer unzureichenden Harmonisierung und Zuverlässigkeit der Daten in Bezug auf Grundlagenerkenntnisse sowie in Bezug auf die konkurrierende Nutzung der Meere erkannt und als eine der zentralen Schwachstellen für ein zukunftsorientiertes Monitoring in den Meeresregionen der EU identifiziert hat.

2. Der Deutsche Bundestag befürwortet

- einen stärkeren Stellenwert der Meeresforschung im umfassenden Sinne auf EU-Ebene, die Ausweitung der Mittel für eine solch komplex angelegte Meeresforschung und die Untermauerung durch eine entsprechende Schwerpunktsetzung in eigenen nationalen Forschungsprogrammen;
- dass der Förderung der maritimen Forschung und Wissenschaft und entsprechender europäischer Netzwerke besondere Bedeutung beigemessen wird. Forschernetzwerke wie die deutschen Exellenzcluster bündeln das nötige

Fachwissen verschiedener Fachbereiche, um das Potential einer nachhaltigen Nutzung des maritimen Raums rechtzeitig zu erkennen und zu erschließen. Der integrative Ansatz dieser zeitgerechten Form der Meeresforschung muss aktiv befördert werden;

- dass der Transfer zwischen Forschung, Wirtschaft und Umweltschutz – auch mit Drittstaaten – verbessert wird. Vor diesem Hintergrund sollte ein virtuelles Netzwerk europäischer Meeresforschungsinstitute eingerichtet werden;
- dass im Bereich der maritimen Wissenschaften insbesondere die Bereitstellung des erforderlichen Wissens über die europäischen Meeresgebiete und die Bewältigung anstehender globaler Herausforderungen wie die Verminderung und erforderliche Anpassung an die globale Erwärmung oder die Verknappung fossiler Energieressourcen gefördert wird. Für die Meeres- und Polarforschung ist ein speziell auf die maritime Forschung ausgerichtetes Förderprogramm nötig;
- dass der Förderung von Innovationen in den Bereichen Schiffsantriebstechnik, Energieeffizienz, sichere CO_2-Speicherung in Lagerstätten unter dem Meeresboden und bei dem Einsatz regenerativer Energien besonderes Augenmerk geschenkt wird. Einer gezielten Technologieförderung kommt hierbei besondere Bedeutung zu. Gleichzeitig muss die Entwicklung des umweltfreundlichen und sicheren Schiffes als Innovationsvorsprung des europäischen Schiffbaus, etwa durch die Entwicklung eines European Clean Ship, gestärkt werden, und logistische Konzeptionen für den Hinterlandverkehr müssen weiterentwickelt werden. Die Übertragung neuer IuK-Technologien auf die Schifffahrt, die Logistik und den Hafenumschlag sowie das Bereitstellen von Geoinformationen können eine weitere Steigerung der Effektivität und Flexibilität ermöglichen;
- Maßnahmen, die zur Harmonisierung und höheren Zuverlässigkeit von grundlegenden Daten über die Nutzung der marinen Ressourcen führen. Diese Daten sind Grundlage für ein zukunftsorientiertes Monitoring in den Meeresregionen und für Prognosen über die Möglichkeiten der Meeresnutzung, vor allem unter den Auswirkungen des Klimawandels;
- die Weiterentwicklung terrestrischer und satellitengestützter Manövrier-, Navigations- und Kommunikationssysteme für Schiffe und ergänzende landgestützte Systeme zur Fernüberwachung des Seeverkehrs;
- die Förderung der Forschungsinfrastruktur für eine qualifizierte Meeresforschung auch im Hinblick auf die notwendigen Großgeräte (Forschungsschiffe, Satelliten, Datenverarbeitungsanlagen, Beobachtungssysteme etc.) und die gemeinsame europäische Nutzung dieser Forschungsinfrastruktur.

Berlin, den 20. Juni 2007

Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion
Dr. Peter Struck und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333